

TRAMWAY
Grand Besançon
suivez le guide 2
1 Grand BESANÇON
GINKO
Grand Besançon

SOMMAIRE



Dévoiements de réseaux : mode d'emploi

À partir de septembre, nous entrons dans la première phase du chantier avec les travaux de dévoiement de réseaux qui consistent à dévier, et aussi à remettre à neuf les réseaux dans les secteurs desservis par la 1ère ligne de Tramway de l'agglomération bisontine, en juin 2015.

Pourquoi dévier les réseaux ?

Ces travaux, conduits par les différents concessionnaires (eau potable, égout, gaz, téléphone, électricité, câble), se traduisent par le déplacement des réseaux hors de l'emprise de la future plateforme du Tramway, afin qu'ils soient toujours accessibles aux opérations de maintenance et ainsi éviter que le tram ne circule plus. Ces interventions permettront également de rénover et, parfois, d'enterrer ces réseaux.

Les concessionnaires seront amenés à contacter certains riverains pour procéder à la mise en souterrain des réseaux sur leur propriété. Merci de leur réserver le meilleur accueil !

Comment s'organise le chantier ?

Dans les rues les plus étroites, un groupement d'entreprises a été constitué pour réaliser simultanément tous les travaux de réseaux. Cette organisation permet de réduire les délais et les désagréments. Huit chantiers seront ainsi menés pour une durée en moyenne de 10 mois chacun. Cinq sont d'ores et déjà commandés et attribués aux entreprises. Il s'agit des secteurs de Cras-Nicole, de Tristan-Bernard, de la place de la Révolution, de Quai-Chamars et de Piémont (près du CHRU). Trois autres seront prochainement lancés : rues Carnot, Schweitzer et Fontaine-Argent.

Dans les autres rues (ex : travaux à la Grette), chaque concessionnaire réalise ses travaux avec ses propres entreprises.

Les grandes dates du projet

30 juin 2010 : approbation du projet à 228 M€ (valeur 2008) à + ou – 5 %

Fin 2010-début 2011 : enquête publique

Printemps 2011 : choix de la couleur du Tram par les habitants du Grand Besançon

Juin 2011 : déclaration d'utilité publique

Fin 2011 - fin 2013 : reconnaissances archéologiques, dévoiements de réseaux et construction de la voie, construction du Pont Battant

Juin 2013 : livraison de la 1ère rame au centre de maintenance

2014 : essais et marche à blanc

Juin 2015 : mise en service commerciale du Tramway

Le saviez-vous ?

Des galeries techniques existent dans Planoise ! De ce fait, il y aura très peu de travaux de dévoiement de réseaux dans ce quartier. Les 13 km de réseaux visitables peuvent rester sous la plateforme du Tramway.

Quelles sont les incidences sur la vie des quartiers ?

Pendant les travaux, des modifications sur la circulation automobile seront nécessaires. Les accès piétons seront toujours maintenus. Les accès riverains et aux commerces seront eux aussi préservés au maximum. Un effort très important sera fait pour vous informer.

Les lignes de bus et de cars Ginko seront nécessairement adaptées aux conditions de chantier. Certains arrêts pourront être provisoirement déplacés. Là encore, une information permanente sera accessible.



« En permanence à vos côtés »

Les premiers chantiers de dévoiement de réseaux ont avancé et d'autres, commencent. La construction de la plateforme du Tramway se dévoilera bientôt, dès le mois de janvier 2012 aux Hauts du Chazal et à la Malcombe. Durant plusieurs mois, vous allez donc connaître d'importantes modifications de circulation et de stationnement, rendues nécessaires pour l'implantation du Tram dans votre quotidien.

Pourquoi ce 2e dossier spécial ? Tout simplement parce que les élus ont estimé que ces travaux de dévoiement de réseaux, qui se déploieront au total sur 8 chantiers le long de la ligne, avaient un intérêt dépassant les frontières de chaque quartier. Qu'on soit de l'Est de l'Agglomération, de Palente, des Orchamps ou des Vaîtes, de la Boucle, de Planoise ou du Plateau, nous sommes avant tout des Grand Bisontins, concernés et potentiellement intéressés par l'intégralité du projet.

Au fil des pages, vous découvrirez des informations sur le phasage de chaque chantier, les diagnostics ou fouilles archéologiques, les lignes de bus Ginko, la circulation pendant les travaux, les solutions de stationnement et le rôle des médiateurs travaux ou commerce.

Cette 1ère ligne de tramway renforcera notre attractivité et notre dynamisme économique ; les retours d'expérience d'autres agglomérations françaises et européennes en témoignent. Plus de 1 000 emplois seront notamment générés sur 4 ans, pendant la durée du chantier. Ce projet profitera à tous, mais d'ici là, il ne doit porter préjudice à personne.

Entre informations pratiques et zoom sur les chantiers en cours ou à venir, ce guide vous présente de manière générale les aménagements importants quartier par quartier.

Si notre regard s'oriente résolument vers l'avenir, toute notre attention se concentre à présent sur le vécu quotidien du chantier. Concentré dans le temps, il vise à limiter la gêne au maximum. Calé pour être achevé en décembre 2013, il nécessite deux ans de travaux qu'il va falloir vivre sereinement. Tout au long de cette période, le Grand Besançon demeure mobilisé pour mettre en place des dispositifs d'accompagnement au service des professionnels et des habitants, avec le concours de la Ville de Besançon.

Des adaptations seront peut-être nécessaires dans le temps. Nous sommes à l'écoute de vos suggestions.

Le point sur les premiers chantiers

Deux mois après la parution du premier dossier spécial Tramway, faisons un tour d'horizon des différents chantiers.


La rue des Cras est le théâtre d'impressionnants travaux.

Rue des Cras : rien de changé à ce qui était annoncé. Démarrés en juin, les travaux de dévoiement avec la quasi-totalité des concessionnaires concernés (ERDF, GrDF, France Telecom, Syndicat mixte lumière, Numéricâble) plus la Ville (eau, assainissement, éclairage public) devraient prendre fin en avril 2012. En attendant, la rue est fermée à la circulation (sauf desserte particuliers, commerces et passage des services d'incendie et de secours) avec pour conséquence une modification des circuits de bus.

Rue Tristan-Bernard : afin de permettre un démarrage dans les meilleures conditions, le chantier a été repoussé au début novembre. Pas de quoi a priori bouleverser le calendrier initial avec un terme de l'opération toujours prévu à l'hiver 2012 à hauteur du chemin de Brûlefoin.

Boulevard Diderot : avec ses larges trottoirs, sa bande cyclable de part et d'autre d'une artère à double voie, le boulevard accueillera-t-il ses premiers véhicules avant les fêtes ou juste après ? Alors que le chantier de pose d'un énorme collecteur touche à sa fin dans des conditions ardues (8 m de profondeur et présence de rocher), il reste une centaine de mètres de chaussée à terminer jusqu'à la place des Déportés. Une chose est sûre : le boulevard sera rendu à la circulation bien avant mars 2012, date retenue dans le calendrier initial.

Avenue Edgar-Faure : dans l'attente d'un arrêté définissant des dispositions particulières suite au diagnostic réalisé en juillet à hauteur de l'esplanade Robelin par le service municipal d'archéologie préventive, une demande d'autorisation de débuter les travaux a été déposée auprès de la DRAC (Direction régionale des affaires culturelles). Ouvert en plusieurs endroits, le chantier devrait donc démarrer ce mois-ci. Rappelons qu'à terme, l'avenue passera en double sens.

Place de la Révolution : avant d'attaquer les dévoiements de réseaux, la place est depuis peu le théâtre de fouilles archéologiques prescrites par l'État à travers le SRA (Service régional d'archéologie). Trois endroits sont concernés : à la sortie du pont Battant ; à hauteur de la rue des Boucheries ; entre le musée des Beaux-Arts et le Conservatoire. Par rapport à ce qui a déjà été fait dans le passé à des profondeurs moindres, notamment lors du réaménagement de la place, ces fouilles concernent des zones nouvelles.


Boulevard Diderot : le double sens, c'est pour bientôt.

Pont de Gaulle : après un mois d'octobre consacré aux études préparatoires, le chantier de renforcement et d'embellissement du pont s'installera sur toute la longueur de l'ouvrage de novembre à avril. Dans un premier temps, les travaux porteront sur la réfection des trottoirs et des voies extérieures avec maintien d'une voie piétons et cycles et de 2 voies centrales, une montante et une descendante pour la circulation. Dans un second temps, les véhicules emprunteront les voies refaites et les travaux de construction se poursuivront au milieu.

Chamars : en attente des prescriptions archéologiques (lieux de fouilles, mesures conservatoires…), une demande d'autorisation de démarrer les travaux dans des secteurs bien précis a été déposée auprès de la Direction régionale des activités culturelles. Essentiellement localisé sous les trottoirs et le parking, ce qui générera une gêne limitée, le dévoiement des réseaux nécessitera également plusieurs traversées de chaussée toujours longues et perturbantes pour la circulation.

Quai Veil-Picard : depuis la mi-octobre, un chantier programmé jusqu'à la fin janvier mobilise les entreprises entre la place Jouffroy-d'Abbans et la rue Marulaz. Objet de la première phase des travaux réalisés en groupement sous maîtrise d'ouvrage de la Ville : la création d'un réseau d'eau potable provisoire et des sondages de contrôle de la position des réseaux. À la mi-novembre et jusqu'à fin mars, deux fronts de chantiers seront ouverts entre les rues Marulaz et du Port-Citeaux d'une part et entre la cité Canot et la rue du Port-Citeaux de l'autre. Pendant les travaux, en fonction des carrefours qui seront ou non bloqués par la construction de chambres souterraines d'accès au collecteur d'assainissement, la circulation se fera en impasse à double sens. Les accès des riverains, des services de secours et des commerçants seront maintenus tout comme le stationnement gratuit devant la cité Canot.

CHRU : début novembre, une fois les travaux sur le boulevard Fleming terminés, le vaste chantier de réaménagement de l'entrée se concentrera à l'intérieur même du CHRU avec la construction du mail (200 x 22 m), indispensable pour le passage du Tram, reliant le nouvel accueil de l'hôpital au parking visiteurs prochainement réglementé. La livraison de cette première phase de travaux est prévue à la fin du 1er trimestre 2012 ou au début du 2e.


La pelle mécanique est déjà entrée en action quai Veil-Picard.

Rue René-Char : à quelques semaines de l'arrêt du chantier d'élargissement de la chaussée toujours prévu à la fin novembre, il reste à poser les enrobés, les bordures et le marquage sur la partie comprise entre les rues Joachim-du-Bellay et André-Breton. Quant aux aménagements paysagers définitifs, ils devront attendre la future restructuration des parkings privés.


Visuel © Virtuel City - Illustration non contractuelle

Avenue Carnot

Statue

Pas besoin d'examiner longuement les deux images, la virtuelle (non contractuelle) et l'actuelle, pour mesurer la profonde mutation que va connaître la place Flore. Quid alors de la statue de la Déesse (1884) du même nom que l'on doit au talent de Just Becquet (1829 – 1907) ? Mise à l'abri à la fin de l'année pendant la durée des travaux, elle retrouvera toute sa splendeur une fois les rails posés. Au même endroit mais dans un environnement nouveau.

On l'appelle le chantier Carnot mais, en fait, il faudrait dire Carnot-Viotte puisqu'il s'élancera du croisement de l'avenue Carnot avec l'avenue Fontaine-Argent et se terminera pratiquement au pied de la gare en passant par le bas de la rue de Belfort et l'avenue Foch. Dès janvier, trois opérations réalisées par le même groupement d'entreprises seront menées de concert : de l'assainissement pour l'essentiel avec l'enterrement jusqu'à 4 m de profondeur d'un collecteur jusqu'à 1,50 m de diamètre, en particulier entre la place Flore et la rue de Belfort ; des fouilles conduites au même rythme que le chantier par le service municipal d'archéologie préventive ; des dévoiements de réseaux concernant l'ensemble des concessionnaires (ERDF, GrDF, Numéricâble, France Telecom, éclairage public, eau…). À souligner également l'installation d'un poste de transformation d'électricité à l'angle de la rue Krug. Bien évidemment, tous ces travaux programmés sur un an auront des conséquences sur la circulation automobile. Ainsi, par exemple, de la rue de Belfort à la place Flore, l'avenue Carnot n'accueillera plus qu'une seule voie descendante.

Avenue Fontaine-Argent


Visuel © Virtuel City - Illustration non contractuelle

Après le boulevard Diderot, il s'agit du plus gros chantier d'assainissement avec la pose sur 800 m (jusqu'à l'intersection avec l'avenue Droz) d'un collecteur d'1,60 m de diamètre minimum ponctué de nombreuses chambres souterraines d'accès à l'ouvrage. Côté dévoiement, les réseaux « secs » (ERDF, Numéricâble, fibre optique, France Telecom), concentrés d'un côté de la chaussée, seront également accessibles par le biais de chambres communes permettant d'intervenir en cas de problème dans les gaines. L'eau et le gaz, eux, occuperont le reste de l'espace disponible. On s'en doutait, pendant les travaux, l'avenue Fontaine-Argent sera fermée à la circulation de transit de même qu'aux liaisons bus. Dans la mesure du possible, les accès riverains seront maintenus malgré des difficultés à prévoir. Enfin, alors que la rue de la Mouillère accueillera un chantier de dévoiement (électricité, gaz), à la sortie du pont de la République, l'enfouissement plus profond d'une chambre d'accès existante n'entraînera pas la fermeture temporaire de l'avenue Droz. Une bonne nouvelle qui doit beaucoup aux travaux anticipés réalisés il y a plusieurs mois par les concessionnaires en plein cœur de la place de la 1ère Armée française.

Rue Schweitzer



C'est un chantier tout ce qu'il y a de plus classique qui sera mené sur l'axe chemin du Vernois – rue du Dr Schweitzer – rue de la Corvée (jusqu'à la rue Nicolas-Nicole). Aucune fouille archéologique n'est prévue et les travaux se concentreront uniquement sur les dévoiements de réseaux et surtout l'assainissement. Étalés (comme Carnot) sur toute l'année 2012, les différentes excavations creusées puis rebouchées n'empêcheront pas le maintien d'une voie de circulation.



Tramway : comment se déplacer pendant les travaux
BESANÇON
Bus vers...
2 Boulevard/Orchamps
4 Centre-ville
34 Centre-ville
Bus vers...
1 Centre-ville
Bus vers...
2 Boulevard/Campus
22 Boulevard/Campus
5 Centre-ville/Pôle Santé
10 Centre-ville/Pôle Santé
Bus vers...
5 Centre-ville
10 Centre-ville
58 Micropolis
Bus vers...
32 Centre-ville
Bus vers...
27 Centre-ville
Bus vers...
31 Centre-ville
Marnières Terminus
Marnières
Fort-Benoît
Lycée Pergaud
Palente
Orchamps
Lilas
Corvée
Schweitzer
Les Vaîtes
Brûlefoin
T.-Bernard
Flore
A.-Chopard
Gare Viotte
Parc Micaud Beaux-Arts
Office de tourisme
Gare de la Mouillère
Médiathèque
Veil-Picard
Cité Universitaire
Mairie
Centre ville
Chamars
Rivotte
Rodia
Maison du Tram
24, rue de la République
Polygone
Brulard
Rosemont
Service départemental d'incendie et de secours
La City
Micropolis
Malcombe
Cassin
Époisses
Île-de-France
CHRU
Université
Pôle Santé
Hauts du Chazal
Route de Franois
Gare de Franois
Bus 58
Temis
Casamène
La Citadelle
Les Cras
La Bouloie
Saint-Ferjeux
Velotte
Boulevard Ouest
Bd W. Churchill
Bd JF Kennedy
Rue de Dole
L. Blum
N57
Doubs
Le futur centre de maintenance du Tramway
Travaux
Dès octobre 2011
Travaux connexes au Tramway
Travaux réseaux
Tracé de la ligne de Tramway du Grand Besançon Travaux 2012 - 2013
500 m
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
Sites : www.ginkobus.com
www.letram-grandbesancon.fr
N° Vert Info'Tram : 0800 71 24 25
Pour un accès direct à l'info travaux, flashez ce code sur votre mobile
Stationnement
P+R Parkings relais gratuits
- Micropolis
220 places existantes
150 places en projet
200 places possibles en contrebas du Palais des Congrès
- Temis
180 places existantes
195 places à proximité
- Casamène (nouveau)
200 places depuis septembre 2011 et prolongement de la ligne de bus 31.
- Fort-Benoît (nouveau)
60 places disponibles dès novembre 2011, extensibles à 120 places
- Route de Franois (nouveau)
200 places depuis septembre 2011 à proximité du futur centre de maintenance du tramway
P Nouveaux parkings en centre-ville
- Rodia
250 places existantes étendues à 400 places depuis septembre 2011
- Rivotte (payant)
90 places en enclos début 2012
Photos : DR



Coupe du tablier vu de dessous.

Le nouveau pont Battant…

… et l'antique

Plusieurs fois restauré, élargi (1688, 1839) et reconstruit (1953), le pont Battant va entrer dans une nouvelle dimension. Le passage par les quais de la future ligne de Tramway implique en effet son remplacement complet par un ouvrage adapté à ce mode de transport. Lancé au premier semestre 2012 et promis à achèvement vers la mi-2013, le chantier démarrera par la construction légèrement en amont d'une passerelle provisoire de 3 m de large destinée aux piétons et cycles. Sa position précise et sa conception vont dépendre des consultations des entreprises, elle nécessitera deux mois de travaux au maximum et sa mise en service coïncidera avec le début de la démolition proprement dite du pont actuel inauguré en 1953. Pour ce faire, une estacade, reposant sur 8 rangées de pieux enfoncés dans le lit du Doubs, sera installée sous le tablier afin de recueillir quelque 3 000 tonnes de gravats qui seront ensuite évacuées par camions avec le concours d'une grue ou au moyen de barges. Une fois l'espace entièrement libéré viendra le temps de la construction d'un pont de même longueur que le précédent soit 60 m avec les appuis qui seront refaits de chaque côté, mais plus large avec 24 m contre 17 m auparavant. Entièrement métallique, l'ouvrage se composera de 30 morceaux qui seront réunis et soudés depuis l'estacade, laquelle, aussitôt ce travail d'assemblage achevé, sera démontée et enlevée ainsi que les pieux qui la soutiennent. Restera alors à réaliser les travaux de finition (garde-corps, revêtement…) avant la pose des rails dans la continuité de ceux du quai Veil-Picard.

Spécialiste de l'Antiquité au sein du SRA (Service régional d'archéologie), Jean-Claude Barçon évoque le pont romain qui a servi d'indispensable trait d'union entre la Boucle et le premier faubourg historique de la capitale des Séquanes. « *Il faut savoir qu'il était beaucoup plus long que celui que nous traversons aujourd'hui. Pratiquement le double (soit 110 m environ) car le Doubs, pas canalisé par des remblais et des quais, du moins côté rive droite, s'étirait grosso modo de la rue d'Arènes à celle des Boucheries. Construit entièrement en pierres dites de Vergenne, sans doute au 1er siècle, dans le prolongement du cardo maximus (Grande Rue), il comportait alors au moins 7 arches dont une reposait sur la pile en partie préservée que l'ont peut voir sur le chemin de halage. D'après Pierre Marnotte (1797-1885), architecte de la ville de Besançon, le pont a été orné durant une partie de sa longue existence par deux portes monumentales : l'une remontant à l'Antiquité, à l'intersection de la rue des Boucheries et de la Grande Rue, et l'autre, édifiée en l'honneur de Louis XIV, mais construite en pierres de médiocre qualité et, donc, rapidement dégradée puis enlevée.* »



D'un pont à l'autre

Inauguré en 1877, réparé en bois en 1941 avant d'être reconstruit en pierres en 1949, le pont Canot avec ses 100 m de long a été élargi en 1980.

Outre les ponts Charles de Gaulle et Battant (évoqués respectivement pages 5 et 10), deux autres ouvrages figurent sur le trajet du Tram : les ponts Canot et de la République. Le premier, propriété du Conseil Général qui co-financera les travaux, offre aujourd'hui 2 x 2 voies de circulation et deux trottoirs. Pour accueillir le Tram, il va devoir être conforté au niveau des arcs (fibre carbone), des hourdis et des voiles (béton armé) afin de pallier certaines insuffisances structurelles. Lancé au 2e semestre 2012, le chantier comprendra également le traitement des fissures, la protection de la travée rive gauche, des réparations courantes (purges, ragréage, jointement des maçonneries…) ainsi que la réfection de l'étanchéité et de la couche de roulement. La livraison du pont Canot rajeuni et adapté au Tram est programmée à l'automne 2013. Une fois les rails posés, il abritera alors 2 voies de circulation, 2 voies de Tram et 2 trottoirs.

Légèrement plus tôt (2e trimestre 2012), le pont de la République sera également l'objet de travaux. Apte à supporter le passage des rames avec une pose de voie classique sans renforcement notable, la structure verra sa configuration actuelle de 3 voies de circulation et 2 trottoirs évoluer ainsi : 1 chaussée de 3,40 m à sens unique, une plateforme Tram de 6,60 m et 2 trottoirs pour une largeur totale de 13,80 m. Pour les besoins du passage du Tram, l'ancien pont Saint-Pierre, endommagé pendant la guerre et reconstruit en 1947, va être réaménagé. Au planning des entreprises : dépose des superstructures existantes du tablier, reprise de l'étanchéité, pose de fourreaux pour le passage des divers réseaux dans les trottoirs, réalisation d'une nouvelle couche de roulement, ancrage des poteaux LAC (Lignes aériennes de contact) en rives, dégagement et brossage des armatures… De quoi nous amener normalement jusqu'à mi-2013.

Même s'il ne sera pas emprunté par le Tram, le pont de Bregille va subir à terme un profond bouleversement en passant à double sens afin d'accueillir le flux de véhicules arrivant essentiellement du Boulevard Diderot. Pour ce faire, la mise en service d'un giratoire provisoire côté SNB et l'aménagement du carrefour à feux côté avenue Gaulard devront être réalisés.

Héritier du pont dit « en fil de fer » de l'architecte Parandier (1838), le pont Saint-Pierre, rebaptisé pont de la République en 1904, a été reconstruit en dur en 1947.



Fouilles archéologiques : le programme

Auparavant appelée « archéologie de sauvetage », l'archéologie préventive intervient en amont de travaux d'aménagement qui risquent de détruire d'éventuels vestiges. Généralement les recherches comportent deux étapes : le diagnostic qui permet de détecter, caractériser, évaluer et dater d'éventuels vestiges, et la fouille qui examine plus lentement, plus largement et plus en détails les vestiges découverts à l'occasion du diagnostic. Bien évidemment, en conformité avec la loi du 17 janvier 2001, le vaste chantier du Tram, ne pouvait échapper à l'intervention des 5 personnels du Service municipal d'archéologie préventive (SMAP) de Besançon et de la vingtaine de CDD qui les épaulent temporairement. Petit tour d'horizon avec Claudine Munier, chef du SMAP par intérim.

Place de la Révolution, les travaux sur les réseaux, engagés fin octobre, prévoient trois chantiers (voir page 20) avec tranchée et/ou chambre. Pourquoi l'Etat, via le Service régional d'archéologie (SRA), a-t-il préconisé directement des fouilles sans passer par la case préliminaire du diagnostic ? « *Parce qu' entre 1965 et 2005, il y a déjà eu suffisamment de fouilles sur cette place, rue Goudimel et avenue Cusenier pour que l'on ne parte pas dans l'inconnu.* »

1 Vue du parement extérieur du mur de fortification Vauban.
2 Vue de l'arrière de la fortification Vauban avec contreforts.
3 Vue du collecteur à l'arrière du mur de berge à Chamars.
4 Vue de détail du mur de berge, pieux en chêne et planche de résineux.


3


4


1


2

Avenue Carnot également, les fouilles ont été prescrites directement. « *Là, c'est essentiellement pour des raisons techniques : le dévoiement des réseaux sera réalisé dès que la fouille des tranchées sera achevée, sans rebouchage intermédiaire.* » Plus haut, en direction de la gare Viotte, les archéologues vont rencontrer une grande nécropole romaine découverte en 1633 lors de la construction du fort de Saint-Claude. « *Ce sera l'occasion d'en connaître plus précisément les limites ainsi que les éventuelles installations périphériques comme les voies d'accès ou les zones de crémation.* »

À Chamars, le diagnostic opéré l'été dernier principalement au niveau du parking a permis la mise au jour de plusieurs segments de la seconde ligne de fortification construite fin 17e par Vauban. Quelle sera la suite donnée par le SRA à la lecture du rapport rendu par le SMAP ? « *Les fouilles prescrites concerneront principalement des mesures de protection du rempart.* »

Côté Diderot, à quelques semaines de la réouverture du boulevard à double sens, les fouilles sont achevées. « *Il restera un diagnostic à réaliser dans des parcelles voisines du futur bassin Mermoz.* »

Et aux Vaîtes ? « *Nous attendons l'acquisition du foncier pour mener à bien les sondages demeurés en plan. Pour l'heure, le diagnostic reste partiel.* »

Avenue Edgar-Faure enfin, la suite des événements – fouilles ou non ? – dépend de la décision du SRA et de l'avis des Monuments Historiques. Dans l'attente, une demande d'autorisation de débuter les travaux de mise à double sens de la chaussée a été déposée auprès de la DRAC (Direction régionale des Affaires culturelles).

 : l'info en continu

La construction de la ligne de Tramway, on le sait, va générer certains changements dans les habitudes de déplacement pour les habitants et les visiteurs. Bien évidemment, les responsables du réseau Ginko et le Grand Besançon n'ont pas attendu les premiers coups de pioche pour prévoir itinéraires de déviation et stations de report. Seulement ces modifications, parfois conséquentes, les usagers ont besoin de se les approprier rapidement et facilement. D'où l'importance d'une information performante et adaptée à chaque situation. Afin de répondre aux mieux aux attentes des utilisateurs occasionnels ou réguliers, le réseau Ginko s'engage à les avertir le plus tôt possible, c'est-à-dire au minimum une semaine avant l'ouverture de chaque gros chantier, par le biais des médias. Un plan de communication élaboré à la fois par Ginko, le Grand Besançon et la Ville sera ainsi décliné dans les bus (affichage au dos des conducteurs), sur Internet (Facebook, Twitter, www.ginkobus.com), dans les lieux de passage des clients (parcs relais gratuits de Micropolis et Temis, boutique du centre-ville, Maison du Tram) et dans les stations. En complément, une lettre d'infos et un flyer seront également disponibles. Par ailleurs, une charte graphique spécifique a été réalisée avec le Grand Besançon afin de signaler de manière très visible si une station va être supprimée ou déplacée. Enfin, un système d'alerte par SMS est actuellement à l'étude pour améliorer encore l'information pendant les travaux.



Tristan-Bernard et les lignes 7 et C

Pour mieux comprendre les efforts déployés par Ginko, rien de tel qu'un exemple concret : la rue Tristan Bernard. Du fait de sa mise à sens unique début novembre, les itinéraires des lignes 7 Bregille – Campus et C Bregille – Saint-Claude vont être modifiés. Un plan et une information seront affichés aux stations concernées. Une nouvelle fiche horaire sera éditée et mise à disposition des clients, sur internet (www.ginkobus.com), à la boutique (place du Huit-Septembre) et dans les parcs relais (Temis et Micropolis). Et pour être plus complet encore, des affiches seront apposées dans tous les bus du réseau Ginko afin d'avertir les voyageurs de ce changement d'itinéraire.

Infos bus

Quai Veil-Picard

La fermeture du quai et les travaux dans le secteur de la place de la Révolution entraînent une modification de la desserte de la Boucle. Ainsi, la **ligne 5** passe désormais par l'intérieur du centre-ville alors que la **ligne 3**, en provenance de Vallières, passe par le quai Bugnet (stations Mazagran et Bugnet), le pont Canot (station Canot) avant de rejoindre le pôle Saint-Jacques. Enfin, les **lignes 31 et 32** n'empruntent plus le pont Battant et la place de la Révolution mais passent par le quai de Strasbourg et le pont Denfert-Rochereau.

Boulevard Diderot

Pendant toute la durée des travaux, les **lignes 7, 72** et C sont modifiées. Conséquence : les stations Mouillère, Diderot, Beauregard, Lycée Saint-Paul et Cimetière sont reportées avenue Fontaine Argent aux stations respectives Vittel, Chopard et Cimetière.

Pont de Gaulle

Le chantier de renforcement de l'ouvrage n'entraînera pas de déviation des **lignes de bus n° 3, 5, 10 et 24**.

CHRU Jean Minjoz

Afin de faciliter les déplacements des étudiants, des salariés et des visiteurs, la desserte du Pôle Santé est renforcée depuis le 5 septembre. Ainsi la **ligne 5**, en complément de **la 10**, dessert l'ouest du Pôle Santé depuis le centre-ville et Micropolis (parking relais avec, aux heures de pointe, un bus toutes les 5 minutes environ en direction des Hauts du Chazal) ; la **ligne 27** dessert l'entrée du CHRU (station Belin) ; la **ligne 58** relie la halte ferroviaire de Franois à Micropolis en passant par le Pôle Santé afin de permettre aux utilisateurs du TER une liaison directe avec l'hôpital.

Flash 2D

Tous les arrêts du Pôle Santé et des Hauts du Chazal sont équipés de Flash 2D. Après avoir téléchargé gratuitement l'application Mobiletag (www.mobiletag.com) sur votre portable équipé d'un accès Internet, il vous suffit de prendre en photo ce tag pour accéder directement aux horaires de passage des prochains bus à votre station.

Flashez-moi !

Tempo 2D
Horaires
en temps réel



www.ginkobus.com

Une Maison accueillante



Ouverture au public du mardi au samedi de 14 h à 18 h. Possibilité d'accueil de groupes mardi, jeudi et vendredi de 10 h à 12 h. Tél. 0 800 71 24 25 (n° vert).

Pour tout savoir sur le Tram, faites un petit tour à la Maison.

Inaugurée le 19 septembre dernier, la Maison du Tram est le lieu idoine pour devenir incollable sur le Tramway, son tracé, les plans de circulation, les travaux ou les aménagements urbains, bref toutes les informations pratiques et nécessaires. Un espace de dialogues et d'échanges très vite devenu incontournable, comme le confirme sa responsable, Véronique Cassard (photo ci-dessous) : « *Nous accueillons le public tous les jours du mardi au samedi de 14 h à 18 h, les individuels, et aussi des groupes et des scolaires, comme les classes de 1ère qui travaillent notamment en histoire-géo sur le Tramway, ses enjeux, les infrastructures ou son impact sur l'aménagement du territoire. Il y a eu un pic d'affluence la première semaine, et depuis nous recevons en moyenne 150 personnes chaque jour.* »



Actifs, seniors, familles, jeunes, anti et pro tramway fréquentent ensemble le lieu avec la même soif de précisions : « *Comment vais-je faire pour circuler dans mon quartier ?* », « *Vais-je pouvoir me garer devant chez moi ?* », « *Ma rue sera-t-elle à sens unique ?* »… Les questions fusent, et l'équipe apporte les réponses, points par points. « *Nous avons ici une borne interactive et toute la documentation pour trouver les solutions adaptées à tous les problèmes,* reprend la responsable de la Maison du Tram. *De plus il est possible de prendre rendez-vous avec les médiateurs de travaux pour étudier chaque difficulté dans ses moindres détails. Les commerçants peuvent également rencontrer Pascal Gudefin, directeur de projet du Tramway, et Jacques Mariot, adjoint au Commerce, tous les vendredis matins en prenant au préalable rendez-vous au 0800 71 24 25.* »

Grandeur nature

Après un passage remarqué fin septembre au salon de la miniature ferroviaire à Micropolis puis au salon du Transport public à Strasbourg, la maquette grandeur nature du futur Tramway est installée au carrefour de la rue de la République et de l'avenue Gaulard, pour toute la durée des travaux. Chacun peut y monter, tester le confort des sièges dont l'imprimé rappelle le passé horloger de la ville, admirer sa livrée bleue turquoise ou encore s'installer au poste de pilotage. Sensations garanties…



Cellule Emploi Tramway

En accord avec tous les acteurs du Service Public de l'Emploi et la FRTP, une cellule Emploi Tramway vient d'être créée pour répondre aux besoins en recrutement des entreprises intervenant sur le chantier. Basé sur le site Pôle Emploi Besançon Temis et cofinancé par le Grand Besançon et Pôle Emploi, ce guichet unique destiné aux demandeurs d'emploi, aux entreprises, aux structures d'Insertion par l'Activité Économique, aux agences d'intérim et aux partenaires, permet de recueillir les candidatures et les besoins de main-d'œuvre auprès des entreprises et de veiller à l'application de la clause d'insertion. Elle met aussi en place, via des financements du Conseil Régional, de Pôle Emploi et de l'État, des formations préalables à l'embauche. Cette cellule a aussi pour rôle de valoriser les compétences acquises et de faciliter l'accès à d'autres emplois après le chantier.
Contact : tél. 03 81 82 79 38.
tramway-besancon.25038@pole-emploi.fr

250 emplois par an, pendant 4 ans

En desservant de nouvelles zones, le Tramway va favoriser l'implantation d'entreprises, l'installation de commerces et améliorer les déplacements de chacun tout en créant des emplois pendant les travaux. La réalisation de la première ligne du Tram de l'agglomération constitue une opportunité unique pour les sociétés et les personnes en recherche d'un travail, en leur permettant un accès à l'emploi dans le secteur des Travaux Publics. En effet, on estime qu'un million d'heures seront nécessaires à la réalisation du chantier, et que plus de 1 000 emplois sur 4 ans seront générés.



Formation

La formation d'ouvrier VRD (Voirie et Réseaux divers) financée par Pôle emploi a démarré le 19 septembre dernier pour se terminer le 2 décembre prochain. Douze stagiaires sont entrés en formation, qui se déroule via l'organisme « Forma TP », sur la plateforme de Chemaudin au cœur d'une zone d'activités, ce qui facilitera la mise en œuvre du stage en entreprise.

Clause d'insertion

La clause va générer 30 390 heures d'insertion soit l'équivalent de 17 équivalents temps plein sur un an.
Les travaux pour les deux gros lots de marchés consistent en démolition, enlèvement de mobiliers urbains, terrassement, mise en œuvre de matériaux, réalisation de la plateforme béton etc. Sur l'ensemble des chantiers de déviation de réseau, les heures d'insertion représentent 7 % du temps total de travail, soit 350 heures prévues pour la section Palente/Orchamps, et autant pour le boulevard Fleming ; 170 heures pour le quai Veil-Picard ; 560 heures pour Tristan-Bernard ; 150 heures pour Montrapon, 840 heures pour l'aménagement de l'entrée du CHRU et enfin 160 heures pour le chantier concernant la zone Révolution/République.

La construction du Tramway doit également permettre de faire mieux connaître les métiers de ces secteurs et les parcours de formation adaptés. C'est ainsi qu'est née une « Charte de partenariat pour la qualité de l'emploi et la formation ». En la paraphant, les signataires affichent leur volonté de voir ce chantier bénéficier à l'emploi local, en particulier aux personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi. Pour ce faire, les signataires souhaitent mettre en commun leurs moyens et engager un travail coordonné sur la durée du chantier. Chaque partenaire de la charte répond présent sur des objectifs partagés. Les donneurs d'ordre ont ainsi pris la décision d'intégrer au minimum un taux de 7 % de la main d'œuvre nécessaire à l'exécution des marchés. Un bilan des actions entreprises sera présenté tous les six mois, et, une fois par an, une conférence de presse sera organisée pour faire connaître au grand public les actions du volet emploi du chantier.



Lorsque des travaux se déroulent sur les chaussées, la déviation des véhicules est parfois nécessaire. Dès lors une signalisation adaptée et réglementaire est mise en place par les services de la Voirie. Tout le monde connaît les panneaux jaunes avec la mention « déviation » écrite en noir. Ce que l'on connaît moins, en revanche, et que l'on voit fleurir dans les rues, ce sont les panneaux « Dév 1 », « Dev 2 » et... suivants !
Le terme « Dév », on s'en doute, signifie déviation et on ne lui adjoint un chiffre que dans les cas complexes. L'usager peut rencontrer des situations compliquées lorsque des itinéraires de déviations se rejoignent ou se croisent. Les chiffres sont alors des points de repère indispensables.
Dès la première intersection, en amont du point d'entrée du périmètre interdit à la circulation, il est indiqué « suivre Dév X ». Il suffit alors de respecter ces indications pour être amené au point de sortie de la zone fermée par les travaux.

Les « S1 », « S2 »...

Vous avez déjà sûrement rencontré ces panneaux « S1 », « S2 » etc.
Il s'agit du jalonnement permettant par exemple aux usagers de la voie des Mercureaux ou de la route de Larnod d'être immédiatement prévenus par des panneaux électroniques de l'itinéraire de substitution qu'ils doivent emprunter dans le cas ou ces axes seraient fermés à la circulation. Posés par les services de l'État, ces panneaux permettent une réactivité accrue en cas de nécessité.

Bases de vie



Complément indispensable à tous grands chantiers, la base de vie répond aux besoins individuels des ouvriers et à ceux plus généraux de l'entreprise. Sanitaires et vestiaires sont les éléments obligatoires à installer mais la base de vie provisoire peut abriter également salle de réunion, bureau de chantier, infirmerie, réfectoire, dortoir... et servir aussi de local de stockage pour du matériel.
De par leur nature et leurs objectifs (hygiène, santé, récupération...), les bases de vie sont nécessairement implantées à proximité du chantier afin d'optimiser les conditions de travail des personnels concernés. Voilà pourquoi les services municipaux étudient avec les entreprises les emplacements adaptés répondant aux exigences de la réglementation.

STATIONS VÉLOCITÉ
Après la station Beaux-Arts transférée à l'angle des rues Courbet et Proudhon, d'autres devraient à court terme être également déplacées en raison des travaux du Tram : les stations Madeleine (sans doute réimplantée quai de Strasbourg), Flore et Office du Tourisme.

BORNES
Les travaux de dévoiement de réseaux qui ont débuté fin octobre sur le secteur Révolution/Cusenier impliquent des modifications de programmation sur les bornes escamotables. Ainsi la borne Cusenier ne sera plus opérationnelle pendant toute la durée des travaux. Afin que chacun puisse anticiper ce changement, un panneau d'information a été implanté quelques jours avant la date de fermeture de l'avenue et toutes les personnes ayant l'autorisation d'accès (riverains, commerçants, services de secours...) ont été informées par courrier de ces modifications.
Le système de gestion informatisé de ces bornes d'accès a permis la reprogrammation de toutes les télécommandes sans que leurs possesseurs aient la moindre démarche à faire !
Renseignements complémentaires : Ville de Besançon - Direction Voirie Déplacements au 03 81 61 51 26.

GPS
Les nouveaux plans de circulation mis en place pendant les travaux du Tram ne pourront malheureusement pas être pris en considération par les GPS même récents. Un bon conseil alors : suivez attentivement les fléchages.

MÉDIATEURS
Cinq médiateurs ont pour mission de répondre aux diverses questions, de trouver les solutions aux problèmes de stationnement ou de déplacement, et d'être les interlocuteurs privilégiés des habitants, commerçants et visiteurs.
Médiateurs de commerces :
• Myriam Gasperment
06 86 51 42 57 - myriam.gasperment@besancon.fr
• Arnaud Favier
06 25 93 35 28 - arnaud.favier@besancon.fr
Médiateurs de travaux :
• Didier Piquard
06 72 47 74 88 - didier.piquard@besancon.fr
• José Moreira
06 76 69 82 21 - jose.moreira@besancon.fr
• Laurent Willemin
06 84 77 53 74 - laurent.willemin@besancon.fr

CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES
Les voyageurs du réseau Ginko pourront prochainement optimiser leur temps de trajet en faisant appel à un calculateur d'itinéraires. D'ici peu, ce service sera accessible sur le site www.ginkobus.com






Tramway, suivez le guide est une publication du Grand Besançon.
Rédacteurs : Alexandra Cordier, Patrick Isely, Xavier Fantoli – Suivi : Direction Communication du Grand Besançon
Photographes : Éric Chatelain, Jean-Charles Sexe – PAO : Jean-François Devat – Impression : BLG Toul
30 000 exemplaires imprimés sur papier recyclé *Satimat green* – Dépôt légal : novembre 2011.

